

V. KESIMPULAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan analisis dan hasil perhitungan yang telah dilakukan pada BRT koridor Korpri-Sukaraja dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Berdasarkan dari hasil penelitian, rata-rata load factor dari arah Korpri-Sukaraja sebesar 0,233, sedang kan dari arah Sukaraja-Korpri sebesar 0,247.
2. Segmen yang tingkat isian penumpangnya sangat sedikit pada hasil penelitian :
 - A. Korpri-Sukaraja
 - Hari Jum'at terdapat pada segmen 7 (makam pahlawan-ramayana), kemudian segmen 11 sampai Sukaraja.
 - Hari Minggu pada segmen 11 sampai Sukaraja.
 - Hari Senin pada segmen 7 (makam pahlawan-ramayana), kemudian segmen 13 sampai Sukaraja.
 - B. Sukaraja-Korpri
 - Hari Jum'at pada segmen 1 sampai segmen 3, yaitu dimulai dari Sukaraja-halte PU.
 - Hari Minggu pada segmen 1 sampai segmen 4, dimulai dari Sukaraja-halte Bumi Waras.

- Hari Senin pada segmen 1 sampai segmen 5, yaitu dari Sukaraja-halte Central plaza.
3. Efektifitas halte meliputi persentase naik turun penumpang di dalam halte dan diluar halte :
- Dari arah Korpri-Sukaraja yang naik turun pada halte sebesar 43,750 %, sedangkan yang diluar halte sebesar 56,231 %.
 - Dari arah Sukaraja-Korpri yang naik turun pada halte sebesar 53,185 %, sedangkan yang diluar halte 46,815 %.
4. Berdasarkan hasil survey dan penelitian, jumlah pengguna yang menginginkan jarak aksesibilitas tidak lebih dari 139 m adalah sebesar 24 %. Berdasarkan realitanya, pengguna BRT masih dapat menerima jarak aksesibilitas tidak lebih dari 263,66 m sekitar 61 %. Jadi dapat diartikan bahwa pengguna BRT mengalami keterpaksaan untuk mencapai halte, karena jarak mereka untuk mencapai halte sudah melebihi dari standar Dinas Perhubungan yaitu sebesar 250m, hal inilah yang membuat kecendrungan pengguna BRT lebih banyak yang naik turun di luar halte.

5.2 Saran

1. Trayek layanan Trans Bandar Lampung jurusan Korpri-Sukaraja dapat di pecah menjadi Korpri-Ramayana dan Ramayana-Sukaraja. Dimana untuk Ramayana-Sukaraja, layanannya bisa dikurangi dengan tujuan untuk meningkatkan *Load Factor* jurusan Ramayana-Sukaraja. Jadi diasumsikan pada halte ramayana di jadikan sebagai halte transit. Jadi pada saat BRT jurusan Korpri-Sukaraja tiba di halte ramayana, penumpang berpindah menuju BRT jurusan Ramayana-Sukaraja, namun untuk keberangkatan pada jurusan

Ramayana-Sukaraja harus menunggu setidaknya 3 BRT dari jurusan Korpri-Sukaraja untuk meningkatkan Load Factor pada jurusan Ramayana-Sukaraja

2. Perlu diperbanyak serta dikaji ulang untuk penempatan halte. Ada beberapa halte yang ditempatkan sesuai dengan jarak yang disyaratkan namun sedikit menarik penumpang. Namun ada juga beberapa halte yang ditempatkan ditunjukan untuk menarik banyak penumpang namun konsekuensinya penumpang harus menempuh perjalanan yang lebih panjang untuk sampai ke tempat tujuan. Sehingga ke depannya perlu diadakan kajian ulang di tempat mana saja harus ditempatkan halte yang tidak merugikan penumpang maupun operator.